Jugend im Volk

Beilage der Deutschen Rundschau in Polen | 3. 1. 1937 | Nr. 1

Neujahrsgedanken 1813 und 1916

Jean Paul

schrieb „in der ersten Nachmitternacht des neuen Jahres 1813“, das ein Freiheitsjahr wurde:

Die Zeit ist groß, wenn auch nicht ihre Menschen; unsere gleicht nicht den Zeiten, welche sonst an den Ländern bewegten, schufen und stürzten, sondern sie ist eine nie dagewesene, weil nicht Länder, sondern drei Welttheile im Aufruhre der Umbildung und Gleichbildung arbeiten, und der Ölbaum des Friedens seine Wurzeln in keinem Garten, sondern nur im ganzen Erdball schlagen kann. Die Kompaßnadel und die Feder, die Schiffe und die Druckerpressen haben die Einsamkeit der Völker aufgehoben, und alle stehen nun verknüpft auf einer Sturmleiter und einer Himmelsleiter.

Freilich bequem können Bewegungen, mit welchen Jahrhunderte und Welttheile entscheiden, dem Selbstsüchtler nicht fallen, welcher lieber die Zeitgenossen einer großen Geschichte auf dem Lesepult beneidet, als unter sie gehören will. Denn diese Erde bebt anders als das Zitterespenblatt, wenn sie Berge versetzt und Inseln gebiert. Wer die Geburt der Zukunft nach seinen persöhnlichen Nachwehen beurtheilt, gleich einem Krieger, der die Frucht und den Friedensschluß eines Krieges nach seiner eigenen Wunde schätzte. Wer rechter und tapferer Gesinnung ist, muß sich eigentlich freuen, einer erfolgreichen Zeit mitwirken zu helfen, es sei durch Leiden oder durch Thun.

Alles dies ging noch feuriger durch meine Seele, als ich den Sternhimmel anschaute, und gleichsam an die Bergspitzen des neuen Jahres hinübersah, dessen Tiefen und Steige zu Höhen noch im Morgennebel der Zukunft lagen. Unsere Zeit, gewaltiger und umgreifender als eine, leidet eben darum keine Propheten; sie läßt keinen Monat Zukunft von sich weissagen; ja wir haben genug zu blicken, um nur die Vergangenheit zu errathen und zu sehen. Aber ich blickte gen Himmel; dann ist immer dem Menschen in seinen Finsternissen wohl und groß. Auf dem Weltbogen der Milchstraße geht er leicht und hoch über die Flutungen der Erde, und die Zukunft schauet mit Millionen Sonnenaugen herab. Wer die Erde verloren, schaue gen Himmel; wer sie gewonnen, schaue wieder gen Himmel; er heilt das verblutete wie das pochende Herz.

Je länger ich gen Morgen sah und in die Nachtstille und in den Nachthimmel einsank, desto mehr wurd' ich in jenen halbwachen Traum vertieft, den man zuweilen nach schlaflosen Reisenächten erfährt; in einem solchen drängt sich die Außenwelt in die halboffne Innenwelt, und jene wird von dieser nur zerstückt und verwandelt abgespiegelt.

Der Himmel gab mir, wie durch Zeichen, schönere Auslegungen der Erde, und ich wunderte mich, daß die Menschen so leicht die Hoffnung vergessen, und die unsichtbare Seite des Mondes und Gott.

Gorch Fock

schrieb in seinem letzten Neujahrsbrief an seine Frau zum Beginn des Jahres 1916, das dem Dichter den Seemannstod in der Schlacht am Skagerrak brachte:

„Unser Weg liegt klar erkennbar vor mir, obgleich heute noch die gewaltige Wolke des Krieges darüber hängt! Verlieren können wir einander nicht mehr, Elisabeth, wenngleich eins von uns vor dem Wiedersehen stürbe! Aber wir sind mitten im Tode vom Leben umfangen und denken nicht daran, uns klein zu machen! Nicht mit verschränkten Armen, sondern wirkend, schaffend, arbeitend, bauend stehen wir Gott und dem Schicksal gegenüber! . . . Was ist, das ist heute nicht anders, als es gestern war, und als es morgen sein wird. Was ich Dir heute wünsche, das wünsche ich Dir alle Tage. Weißt Du noch, wie wir einmal die Altjahrsstimmung auf dem Jungfernstieg suchten und sie nicht fanden, und wie wir schließlich fröstelnd heimschlichen, Ach, Du, die draußen suchen, werden nicht finden! Wir gehören jetzt gänzlich zu denen, die drinnen suchen und finden, eins im andern, Du in mir und ich in Dir. Dort ist mein Goldland Indien!

Gott gebe uns Seelenfrieden im Neuen Jahre, dann wird auch der äußere Friede kommen, nach dem sich die ganze Welt so unsagbar sehnt. Menschen haben den Krieg begonnen, sollten Menschen ihn nicht auch beenden können? Wenn sie alle ihre Kräfte darauf verwenden und können's dann nicht, so mögen sie vertrauen, daß Gott ihnen im letzten Augenblick die starken Hände reichen werde, wie Jesus sie dem versinkenden Petrus entgegenstreckte.

Friedrich Just: / Der Wandale.

XIII. Auf dem Bernsteinpfade.

Aemilius Paulus hat seinen Plan, zur Ostsee einen Bernsteinpfad zu suchen, unablässig verfolgt. Er hat überall herum gehorcht, ob er nicht irgendwo eine sichere Kunde über Volk und Weg am östlichen Bernsteinmeer bekommen könne. Aber außer Hörensagen und unglaubwürdigen Gerüchten ist nichts herausgekommen.

Als er Thrasamund auf dem Sklavenmarkt gesehen hat, war er gerade dabei, Sklaven für den Bernsteinzug zu kaufen. Das Zusammentreffen mit dem Wandalen hat seinen Entschluß zur Reise gebracht. Nun hat er doch einen Führer, der mit östlichen Völkerschaften Bescheid weiß.

Aber als er die sich anspinnende Liebe seiner Tochter Fides bemerkt, ist er wieder zögernd geworden. Nun muß er doch solange warten, bis die Liebenden sich gefunden haben. Nein noch länger; in der Zeit der ersten Liebe darf er die beiden nicht auseinander reißen. Sein bedeutendes Handelsunternehmen kann auch anderswo in der Nähe betätigt werden. Und später ist immer noch Zeit, den großen Zug nach dem Golde des Meeres zu tun.

Das unerwartete Ende des Liebesweges der beiden macht einen Strich durch diese Erwägungen und läßt als Ausweg die Verfolgung des alten Planes wieder aufleuchten.

Fides ist untröstlich. Sie schließt sich ein, ißt nicht und kommt aus dem Weinen nicht heraus. Thrasamund erklärt dem Vater, er könne als Mann von Ehre gegen die Tochter seines Wohltäters nicht als Heuchler und Betrüger handeln. Er hege aufrichtige, herzliche Liebe gegen sie, aber als Freund und Bruder, nicht als Liebhaber und Bräutigam. Besser sei es, jetzt den Schmerz durchzukämpfen, als ein ganzes Leben zu leiden.

Aemilius Paulus muß dieser ehrlichen Erklärung beistimmen. Darum hält er eine Trennung der beiden für das beste.

> **Hutten an Sickingen**
> **zum 1. Januar 1521:**
>
> **„Und wünsch Dir damit, nit als wir oft unseren Freunden zu wünschen pflegen, eine fröhliche sanfte Ruh', sondern große, rechtliche, tapfere und arbeitsame Geschäft', darinnen Du vielen Menschen zu gut Dein stolzes heldisch Gemüt brauchen und üben mögest. Dazu wöll Dir Gott Glück, Heil und Wohlfahren verleihen!“**

So wird er den neuen Bernsteinpfad suchen.

Die Vorbereitungen sind in wenigen Tagen erledigt, da sie ja sorgfältig und lange vorher ins Werk gesetzt waren. Die Wagen werden mit Waren aller Art beladen, die Sklaven bewaffnet und Empfehlungsschreiben an die Verwaltungsbeamten der zu durchreisenden Provinzen beschafft.

Der Abschied ist kurz und heftig. Fides wirft sich noch einmal Thrasamund an die Brust. Der wehrt auch nicht ab, sondern küßt sie herzlich. Dann wird das Pferd bestiegen, und der Zug geht los.

Der Weg durch Italien wird ohne weiteren Aufenthalt zurückgelegt. Es wird die Richtung Venetien eingeschlagen. Als aber die Alpen überschritten sind und das Gebiet der Noriker erreicht ist, beginnt der Handel. Thrasamund hat nun Gelegenheit, allerlei Völkerschaften und Stämme zu sehen, ihre Art zu studieren und die Geschicklichkeit zu bewundern, mit der Aemilius Paulus jeden zu behandeln weiß.

Aber eine Beobachtung, die er macht, macht ihn stutzig. Die römischen Sklaven, die der Kaufmann zu seiner Begleitung mitgenommen hat, gefallen ihm nicht. Er merkt, daß sie Heimlichkeiten miteinander haben. Darum läßt er sie nicht aus den Augen. Dabei fängt er Blicke auf, die sie, wenn sie sich unbeobachtet glauben, ihrem Herrn nachwerfen, gehässige, begehrliche, fanatische. Dreht der sich aber um, senken sie sofort die Augenlider und halten sich unterwürfig, zuvorkommend, zugetan.

Diese Beobachtung vertieft sich bei ihm noch, als der Handelszug unterwegs von einer Räuberbande überfallen wird. Die Sklaven lassen ihren Herrn im Stich und verteidigen nur den Wagen mit den kostbaren Tauschwaren. Wenn nicht Thrasamund zugesprungen wäre und mit seinem Schwert zugeschlagen hätte, wäre es um Aemilius Paulus geschehen. Vor solchem Schwertschlag sind die Buschklepper voller Schrecken geflohen.

„So hat sich's also doch gelohnt“, sagt der Kaufmann voll Dankbarkeit, „daß ich dir dein Schwert besorgt habe. Es hat viel Wege und Mühe gekostet, ehe es Markus Caelius herausgab. Nun sind wir wieder einmal quitt. Dafür, daß du mich am Rheine vor den Cimberlümmeln gerettet hast, habe ich dich losgekauft. Und dafür, daß ich dir das Schwert wieder beschafft habe, hast du mich eben von dem Räuberpack gerettet. Schade, daß du nicht mein Schwiegersohn werden kannst! Du bist der Ehre eines Römers würdig!“

Thrasamund wehrt allen Dank ab. Dafür teilt er dem Kaufmann seine Beobachtungen über die Unzuverlässigkeit, Geheimtuerei und Gehässigkeit der Sklaven mit. Da lacht aber Aemilius Paulus. „Du müßtest nur als Herr mit Sklaven umzugehen gewohnt sein, dann würdest du anders reden. Das gehört einmal zu einem Sklaven, daß er mit seinesgleichen über den Herrn tuschelt. Wenn's im Ernst darauf ankommt, steht er immer für seine Herrschaft ein.“

„Aber eben haben dich deine Sklaven im Stiche gelassen.“

„Sie haben aber doch meinen Warenzug verteidigt. Die Tauschwaren sind für einen Kaufmann wichtiger als das Leben. Was nützt mir mein Leben, wenn ich an die Bernsteinküste komme und habe keine Waren, um den Bernstein einzuhandeln? Ich kann den Leuten am Meere doch nicht das Gold des Nordens gewaltsam abnehmen. Die Ware ist das Leben. Und das haben die Sklaven verteidigt mit dem Schwerte. Dafür sind sie auch da. Mögen sie sonst über mich tuscheln, was sie wollen, und mir Blicke nachwerfen, wie sie mögen!“

Thrasamund rückt verständnislos die Schultern. Damit ist der Fall erledigt. Der Handelszug kommt zur Donau und überschreitet den Fluß. Langsam und unter dauerndem Handeln geht's weiter nordwärts. Auf einem begangenen Wege wird ein Mittelgebirge überschritten und eine fruchtbare Ebene öffnet sich.

Hier aber hört die bekannte Welt des Aemilius Paulus auf.

Nun wird Thrasamund der entscheidende Führer des Zuges. Er reitet voran und erkundet die Gegend, sucht Wege und Rastplätze und sorgt für Wache und Schutz. Das Gebiet scheint menschenleer zu sein. Die Sklaven werden aufsässiger und mürrischer. Mehr als je stecken sie die Köpfe zusammen, befolgen die Befehle nachlässig oder überhaupt nicht. Und Thrasamund muß scharf zupacken. Aemilius Paulus aber lacht. „Wo ich Sklave wäre, würde ich mir auch nicht ein Bein ausreißen, wenn ich aus dem Kulturlande herauskäme und im Barbarengebiet zu reisen hätte. Da muß man ihnen eine Auslandszulage geben. Wir werden die Fleischration erhöhen und ihnen obendrein besondere Belohnungen versprechen. Dann werden sie, sollst du sehen, ganz zufrieden sein.“

Thrasamund richtet es so ein, daß er bei dieser Lohnerhöhung nicht dabei ist. Er reitet voraus, um den Weg zu erkunden.

Und hierbei stößt er auf die ersten Menschen in diesem Gebiet. Und zu seinem Erstaunen sind es Wandalen, zwei Silinge.

Die Verwunderung und Freude auf beiden Seiten will nicht aufhören. Die beiden Silinge sind die vorgeschobene Wache. Der Stamm der Silinge ist immer noch nicht seßhaft geworden. Sie wandern im Lande dauernd umher. Wenn ein Streifen abgeweidet und abgejagt ist, ziehen sie nach einem andern, der noch unerschöpfte Weide- und Jagdgründe hat. Das Land gefällt ihnen aber so gut, daß sie die Grenzen nicht verlassen.

Mit großer Erleichterung nimmt Thrasamund die Vettern mit zu seinem Warenzuge. Hier scheinen die Sklaven besonders dreist geworden zu sein. Als sie aber die wild dreinschauenden, schwer bewaffneten, selbstbewußten „Barbaren“ erblicken, halten sie sich eingeschüchtert zurück. Aemilius Paulus umstrickt sofort die beiden Silinge mit seiner weltmännischen Freundlichkeit, so daß sie ganz entzückt sich ihm zu Diensten stellen.

Einer von ihnen bleibt als Wache zurück. Der andere geleitet den Römerzug zu dem Lagerplatz der Silinge. Auf seine Ankündigung erfolgt der herzlichste Empfang. Vor allem wird Thrasamund mit allen Ehren zu der Führung der Silinge geleitet und feierlichst begrüßt. Er muß von seinen Erlebnissen berichten. Mit lautem Waffenzusammenschlagen werden die Heldentaten der Cimbern angehört und mit ehrendem Schweigen ihr Untergang hingenommen. Von den Hasdingen ist keine Kunde seit der Trennung am Oderflusse ins Silingengebiet gedrungen. Aber jetzt soll die Verbindung wieder aufgenommen werden. Zwei Silinge sollen Thrasamund zum Geleit mitgegeben werden. Die sollen bis zum Hasdingenlande mitreiten und Kunde von dem Ergehen der Stammesvettern zurückbringen.

Um die Wagen des römischen Kaufmanns hat sich das ganze Silingenlager geschart. Eine neue, reiche Welt mit unbekannten und ungeahnten Kostbarkeiten tut sich vor dem wandernden Bauernvolk auf. Die Waren Roms, besonders allerlei Schmuck, sind am Wagen ausgebreitet und aufgehängt. Und davor steht staunend mit aufgerissenem Mund und Augen die männliche und weibliche Jugend. Dahinter findet sich nach und nach auch das Alter ein. Und Aemilius Paulus zeigt nun bunt durcheinander seine Schätze und preist sie an. Die Zuschauer verstehen nichts von seinem Reden und Anpreisen, aber die gezeigten Schmuckstücke und Gebrauchswaren ziehen sie um so mehr an. Nun legt er einem hübschen jungen Mädchen einen bronzenen Halskragen um, einer Frau steckt er eine goldene Schmuckscheibe vor die Brust, einem Manne zupft er mit einer Bartzange an den Kinnhaaren, einem Jüngling wirft er einen Kamm zu. Und bald fassen die Nächststehenden die ausgelegten Waren an, probieren sie, stecken sich den Schmuck an und betrachten und bewundern sich gegenseitig darin. Nach einer Weile fordert Aemilius Paulus zum Zahlen auf. Und nun beginnt der stumme Handel. Pelzwerk wird neben den Goldschmuck gelegt. Es ist zu wenig. Der Kaufmann nimmt den Goldschmuck weg und legt ein Stück Bronze daneben. Aber der Käufer will das Gold haben. Nun muß er noch mehr Pelze zulegen. So geht das Feilschen hin und her, bis man handelseinig ist.

Als dieser letzte Ehren- und Liebesdienst beendet ist, besteigen die drei Wandalen die Pferde, senken noch einmal dem Toten zum Gruß die Speere und reiten der Netze und Weichsel zu.

Wenn Mädchen und Frauen kommen, deutet Aemilius Paulus in der Regel auf ihr schönes Blondhaar hin, denn germanenblonde Perücken sind gerade große Mode in Rom, aber lachend schütteln die Käuferinnen mit dem Haupt.

Mit der Zeit kommen auch die Vornehmen zum Verkaufsstande. Denen zeigt der Kaufmann goldene Trinkschalen, silberne Hörner und gläserne Becher.

Aemilius Paulus reibt sich die Hände. Solchen Umsatz hat er noch nie gehabt. Das kommt daher, daß er der erste Händler ist, der diesen Barbarenstamm aufsucht und daß er von Thrasamund so gut eingeführt wird.

Eigentlich brauchte er gar nicht weiter zu reisen. Hier könnte er alle Waren umsetzen. Aber der Drang nach der östlichen Bernsteinküste läßt ihn nicht ruhen. Er ist auf dem Bernsteinpfade, und den muß er zu Ende gehen.

So erbittet sich Thrasamund von seinen Vettern Urlaub. Zwei vornehme Silinge werden abgeordnet, ihn zu begleiten. Und der Kaufmannszug setzt sich in Bewegung, noch lange von der Jugend begleitet. Die Silinge sind die Wegweiser. Sie reisen den Weg oderabwärts, den der Silingenzug auf der Wanderfahrt gefunden hat. Nach einigen Tagen sind sie wieder in verlassener Gegend voll Wildwuchs, Sumpf und Wald.

Die Sklaven stecken wieder ihre Köpfe zusammen, aber Thrasamund schenkt ihnen jetzt nicht mehr viel Aufmerksamkeit. Hat er doch zwei Stammesvettern bei sich, tüchtige, stramme Kerle, auf deren Arm und Schwert Verlaß ist.

Da kommt eine dunkle Sturmnacht. Mit einem Male fährt Thrasamund aus dem Schlafe auf. Ihm ist so, als ob ein Schrei aus dem Wohnwagen des Kaufmanns ertönt. Er horcht gespannt. Ja, da schreit es noch einmal. Das ist Aemilius Paulus. Und es ist ein Schrei ums Leben. Schon ist Thrasamund aufgesprungen, hat das Schwert ergriffen und stürzt in die dunkle Nacht hinaus. Eine Fackel loht auf. Jetzt verschwindet sie. Kein Schrei mehr. Aber der Wagen rasselt davon, und Pferdegetrappel entfernt sich.

Thrasamund stürmt in der Dunkelheit vor. Da stößt er mit den Füßen an einen Körper. Er bückt sich und betastet den Liegenden. Die Hand faßt in Blut. Wer ist's? Das ist Aemilius Paulus. Tot. Ermordet von den Sklaven.

Thrasamund ruft nach seinen Gefährten. Die sind sofort zur Stelle. Sie haben auch den Schrei und das Wagenrasseln und Pferdetrappeln gehört. Eine Fackel wird angezündet. Da laufen noch ein paar Sklaven, in den Armen geraubte Wertstücke. Die Wandalen sind hinter ihnen, holen sie ein und erschlagen sie auf der Stelle.

Dann besteigen sie die Pferde, um hinter dem abfahrenden Wagen herzujagen.

Die Verfolgung ist in der Dunkelheit schwierig; denn die Flüchtenden haben einen Vorsprung bekommen. Außerdem ist ein Wagen bei der Flucht liegen geblieben. Ihm ist wohl die Achse gebrochen. Nun versperrt er den Weg. Er muß erst zur Seite geräumt werden. Aber Thrasamund läßt sich durch nichts aufhalten. Er drängt weiter. Und laut ruft er, um die Sklaven tüchtig in Angst zu setzen. Er muß sie einholen.

Aber mit einem Male haben die Wandalen die Spur der Fliehenden verloren. Bei dem scharfen Ritt haben sie nicht genau auf die Spur geachtet, sondern haben den Weg, den sie am Tage zurückgelegt haben, stracks verfolgt.

Nun heißt's die Spur suchen. Glücklicherweise dringt der Mond durch die Wolken, und nun sehen sie, daß die Flüchtigen links vom Wege abgebogen sind. Diesem Seitenwege folgen sie. Er geht durch niedriges Gestrüpp bald abwärts. Mit einem Male hören sie wüstes Angstgeschrei und Gebrüll. Halt! Nicht weiter! Der Boden wird sumpfig.

Jetzt kommt ein Sklave auf allen Vieren aus dem Sumpf heraufgekrochen. „Sie ersaufen alle. Alles weg! Alle Schätze im Sumpf!" Dabei fuchtelt er mit seinem Schwert. Weiter kommt er nicht mit seinem Lamentieren. Einer der Silinge stößt ihm den Speer durch die Brust.

Jetzt ist der Himmel ganz klar.

Zu tun ist aber nichts mehr. Wagen und Pferde und Sklaven, alle sind im Sumpf versunken.

Die drei Wandalen reiten zurück.

An der schrecklich zugerichteten Leiche wird kurzer Rat gehalten. Was tun? Kaufmann und Ware sind dahin. Damit ist der Bernsteinpfad zu Ende. Nach Rom zurück? Thrasamund fährt ein heißer Schmerz um Fides durch die Seele. Aber seine Rückkehr ist zwecklos und vermehrt nur die Schwierigkeiten. Aemilius Paulus hat seine Tochter bei seiner Abfahrt unter verwandtschaftlichen Schutz gestellt und auch für den Fall alles geregelt, daß er von der Reise nicht zurückkehren sollte.

So bleibt also nur der Auftrag der beiden Silinge, die Vettern an der Weichsel aufzusuchen.

Bewegt tut Thrasamund seinem väterlichen Freunde und Wohltäter den letzten Liebesdienst. Ein Baum wird gefällt, der Stamm ausgehöhlt und darein die Leiche des Kaufmanns mit allem, was die Sklaven vergessen haben, gelegt. Dann werden rings Steine aufgehäuft, daß kein wildes Tier an die Leiche heran kann.

Das erste Fahrtenjahr.

Drei Kapitäne und die Mannschaft deutscher Zeppeline erzählen . . .

Von Hanns Maria Hausmann-Frankfurt a. M.

Irgendwo, wähnt man, müßten dem Wunder die Tore sich öffnen. Im Dunst des abendlichen Nebels. An trüben Tagen. In grau-schwarzen Wolken. Doch es geschieht im Dunkel der Nacht. Wenn die Sterne klar am Gewölbe des Himmels hängen. Wenn ein klirrender Wind sich aufmacht und über das Land fegt. Da ertönt plötzlich fern ein Chor der Motoren. Tief und stark wirbelt er näher. Dann taucht in der Finsternis ein schimmernder Leib auf. Blaß wie eine Nebelbank schwebt er über dem Luftschiffhafen. Wendet über der Halle in sanftem Bogen. Und fährt im Lied seiner Motoren davon. Doch bald kehrt er wieder. Scheinwerfer tasten über die ungeheuer weit gebreitete Fläche hin. Das Trommeln der Motoren verstummt. In die erhabene Stille der Nacht senkt sich das Luftschiff tiefer und tiefer. Die unzähligen roten Neonlichter des Flugfeldes spiegeln sich im silberglänzenden Rumpf. Dann fallen die Taue. Scharfe Kommandos ertönen. Der Jubel der Menschen klingt in die Nacht. Am Heck steht der Ankermast . . .

An die fünfzig Male vollzog sich dieses Wunder im Jahre 1936. Nun ruhen die stolzen Schiffe aus von langer Fahrt. Und dies ist die stolze Bilanz: 30 Ozean-Überquerungen, 600 000 Fahrt-Kilometer, 3530 Fahrgäste, 30 000 Kilogramm Post und Fracht.

Wir sprachen die drei Kapitäne der Deutschen Zeppelin-Reederei. Zuerst Kapitän Lehmann, den Kommandanten des LZ „Hindenburg". „Nun haben wir", sagte er uns, „das erste Fahrtenjahr beendet. Das Jahr 1936 wird in der Geschichte der Weltluftfahrt einen unvergänglichen Platz einnehmen. Es bedeutet einen entscheidenden Wendepunkt in den dreieinhalb Jahrzehnten der Entwicklung der deutschen Luftschiffahrt. Denn es leitete eine neue Epoche im überseeischen Luftverkehr ein. 1936 brachte die doppelte Anzahl von Zeppelin-Fahrten gegenüber dem Vorjahr nach Übersee, den erstmaligen Einsatz des LZ „Hindenburg", die Aufnahme von Versuchsfahrten nach Nordamerika, die Eröffnung der neuen Luftschiffhäfen in Frankfurt am Main und in Rio de Janeiro und endlich im Herbst die erstmalige Durchführung eines wöchentlichen Südamerikadienstes mit den beiden Luftschiffen „Graf Zeppelin" und „Hindenburg". Ich erinnere mich noch genau an diesen 5. März in Friedrichshafen, als die Halte-Mannschaften den „Hindenburg" mit schweren Schritten aus der Halle führten: erster Start des ersten Transozean-Luftschiffes der Welt. Es war einer jener Tage, an denen man mit seltsamer Stärke empfand, daß Deutschlands Herz wieder einen gesunden Schlag tat. Mancher starrte damals den glänzenden Leib an wie eine unwirkliche Erscheinung. Mancher fragte uns besorgt, ob es nicht vermessen sei, mit diesem Giganten, vor dem die Menschen wie vergessene Punkte wirkten, den Weg in die Welt zu suchen. Aber ich sage Ihnen: wir haben ihn gefunden! „Hindenburg" hat im Personenverkehr über den Atlantik in der Luft die Spitze übernommen. Ihm haben die Tore der Welt sich geöffnet. Ich kann Ihnen nur sagen: LZ „Hindenburg" kann als der sichtbarste Ausdruck neuen deutschen Lebenswillens betrachtet werden."

„Wird das Luftschiff „Graf Zeppelin"", fragten wir Kapitän Lehmann noch, „später weiter den Südamerikadienst versehen?"

„Nein", erwiderte er. „Wenn LZ 130 im Dienst steht, nicht mehr. „Graf Zeppelin", der sich oft in vielen gefahrvollen Situationen bewährt hat, wird Schulschiff werden. Es ist ein gutes Schiff."

„Und „Hindenburg"?"

„LZ „Hindenburg" bleibt bis Ende Februar in der Halle. Es werden neue Kabinen eingebaut, so daß er im nächsten Jahre nahezu hundert Passagiere befördern kann."

„Wie ist es mit den Luftschiffhäfen in Amerika?"

„Es sind mehrere Plätze in Aussicht genommen. Wir haben sie besichtigt. Endgültiges steht noch nicht fest. Doch die Amerikaner sind am Transatlantik-Verkehr stark interessiert."

Dann sprachen wir Kapitän von Schiller, den Kommandanten des „Graf Zeppelin". Er hat das sieghafte Schiff in vielen Fahrten über den Ozean geführt. „Das Jahr 1936 ist für uns ein stolzes Jahr", erklärte er uns. „Graf Zeppelin" hat sein achtes Fahrtenjahr beschlossen. Ein Luftschiff, das Luftfahrgeschichte gemacht hat. Es ist das erfolgreichste Fahrzeug, das je zu Wasser, Land oder Luft seine Bahnen zog: 578 Fahrten, 139 Ozean-Überquerungen, 13 000 Fahrgäste, 100 000 Kilogramm Post und Fracht. Das sind unerreichte Ziffern."

„Wie wurde die Leistung möglich?" fragten wir ihn.

„Ach, man müßte viele, viele Namen nennen", erwiderte der Kapitän, „wenn man das aufklären wollte. Jeden Werkmeister, jeden Mann, der in der Werft am Bodensee oder im Luftschiff seine Pflicht tat. Weil diese Pflicht noch heute im Geiste des Grafen Zeppelin erfüllt wird, war diese Leistung möglich. Es gibt so viele Beispiele, die den Geist der Kameradschaft zeigen, den wir pflegen und den wir pflegen müssen, wenn wir das Werk im Geist seines Schöpfers weiterbilden wollen. Mit diesen Männern, von Dr. Dürr bis zum jüngsten Arbeiter, war es ein leichtes, den „Graf Zeppelin" zum Sieg zu führen."

Kapitän Pruß, den zweiten Kommandanten des LZ „Hindenburg", trafen wir am Luftschiff, als die letzten Gäste der letzten Fahrt ihre Kabinen verließen. Jeder einzelne Fahrgast verabschiedete sich mit einem kräftigen Händedruck von ihm „Auf baldiges Wiedersehen!" riefen ihm alle entgegen.

„Sie machen sich keine Vorstellung", sagte er uns, „wie herzlich die Verbundenheit zwischen Schiffsleitung und Fahrgästen im „Hindenburg" ist. Wir sind wie eine große Familie. Jeder fühlt sich wohl bei uns. Jeder nimmt die Fahrt hin wie einen wunderbaren Traum. Solange ich fahre, wurde nie jemand see- oder luftkrank. Bei uns herrscht nur das ungetrübte freudige Gefühl wunderbarsten Erlebens. Man nennt das Luftschiff ein „Atmosphären-Hotel". Jede nur denkbare Bequemlichkeit, jeder Komfort, ein Bau ohne Vorbild. Das sagen die Ausländer immer wieder. Wir haben in diesem Jahr im „Hindenburg" mehr als zweieinhalbtausend Fahrgäste über den Ozean befördert. Nicht einer war darunter, der nicht von diesem wunderbaren Erleben zu uns gesprochen hätte. Und darauf, denke ich, dürfen wir stolz sein!"

Dann suchten wir Herrn Speck, den Bordfunker, auf. Wir stiegen zu ihm in die „Funkbude", wo er mit seinen Getreuen saß. Er nimmt die Geleitsprüche auf, die von unten heraufkommen, und erwidert sie. Er erzählte uns von seinem schweren und verantwortungsvollen Dienst. „Jede Nacht", sagte er uns in seiner freundlichen Art, „senden wir zwei- bis dreitausend Worte. Und etwa fünfzehnhundert empfangen wir. Das ist mehr als in mancher Stadt von rund 50 000 Einwohnern. Daneben müssen wir für die Leitung des Schiffes die Wettermeldungen heranholen und aufnehmen, die den Kurs des Schiffes bestimmen. „Hindenburg" steht dauernd mit den Wetterstationen der Erdteile in Verbindung. Aber noch wichtiger für uns sind die Wetterangaben der Schiffe, denen wir auf dem Ozean begegnen. Aus ihren Meldungen können wir in erster Linie die Schlüsse ziehen, ob die Hochs und Tiefs auf dem Ozean und die Winde, die entgegenstehen oder sich vorwärtsschieben, uns veranlassen, nach Süden oder nach Norden auszubiegen. Zwei Sender und zwei Empfänger sind Tag und Nacht ohne Unterbrechung tätig. Vier Mann wechseln sich im Dienst ab. Aber oft gibt es für uns sechzehn und achtzehn Stunden lang keine Ruhe!"

Darauf gingen wir zum Ober-Steward, dem Meister über Küche und Keller — vielmehr Bar. „Wir kochen", erzählte er uns rasch, „selbstverständlich elektrisch. Unser Geschirr ist eine Sehenswürdigkeit, das wissen Sie wohl. Ich glaube, es gibt nirgends so schönes und leichtes Geschirr wie bei uns. Jeder Fahrgast will sich einen Teller oder eine Tasse mitnehmen. Unsere Küche, das darf ich sagen, wird sehr gelobt. Wir geben uns aber auch redliche Mühe. Das ist bei Höhen zwischen 500 und 1500 Meter Höhe nicht immer leicht. Kochen Sie mal ein Ei tausend Meter über dem Meer! Oder Blumenkohl, der Ihnen dann vollkommen schwarz wird! Da können Sie Ihr Wunder erleben. Und unsere Bar, die ist ja schon beinahe in der ganzen Welt berühmt! Jedenfalls ist sie stets überfüllt, und es wird kaum eine Nation geben, die nicht schon in ihr vertreten war. An Getränken haben wir eine reiche Auswahl. Denken Sie mal, bei soviel verschiedenen Nationen! Jeder hat einen anderen Wunsch und jeder ein anderes Nationalgetränk. Streng landesüblich zubereitet. Aber ich glaube, es sind bisher wenig Wünsche unerfüllt geblieben!"

Zum Schluß machen wir noch einen Blick in die Messe der Mannschaft. Die Koffer standen bereits gepackt in der Ecke. Beladen mit Andenken und Erinnerungen aus Nord- und Südamerika. „Es war ein schönes, wenn auch ein hartes Jahr", sagten sie uns. Ihre Augen glänzten. Stolz lag in ihren Worten. Und als wir sie nach dem schönsten Erlebnis der vielen Fahrten fragten, wußte jeder etwas zu berichten. Zum Beispiel die erste Landung des „Hindenburg" in Lakehurst vor 300 000 ihnen zujubelnden Zuschauern. Wie sie in Gruppen unten standen auf dem Platz, während das Luftschiff über ihnen hing. Und wie sie wortlos aufwärts schauten. Wie in der dunklen Geborgenheit der Tiefe sich ihre Hände faßten. Wie viele zitterten! Oder aber, daß Max Schmeling sich auf seinen beiden Fahrten meist in den Mannschaftsräumen aufhielt. Weil es ihm dort besser gefallen hatte . . .

Dies sind die Männer, die dem deutschen Namen in der Welt Achtung verschaffen!

Graf Luckner auf „Neuer Fahrt."

(Nachdruck, auch auszugsweise, verboten.)

Graf Luckner, der berühmte „Seeteufel" des Weltkrieges, hat sich ein neues Schiff bauen lassen, mit dem er im kommenden Februar im Anschluß an eine mehrwöchige Probefahrt eine Weltumsegelung unternimmt.

Ein blendend weiß gestrichener, schmucker Zweimaster, der am Bug in schwarzen Lettern den Namen „Seeteufel" trägt, wiegt sich im leichten Hafenwind auf den Wellen. Er träumt von Meeresrauschen und glückhafter Fahrt, hellen Tropennächten unter dem Kreuz des Südens und wildem Ritt durch die tobende Brandung. Bald wird der ehemalige Fischlogger vom Typ der Island-Hochseefischer, den Graf Luckner für seine Zwecke umbauen ließ, seine Segel entfalten und hinausstürmen in die weite Welt . . .

Das seetüchtige Stahlschiff ist etwas kleiner als die im August vergangenen Jahres verbrannte „Mopelia", Graf Luckners erster, auf langen Fahrten erprobter Segler, und mit dreifach isolierten Wänden ausgestattet. In seinem Innern umschließt es ein Schlafzimmer mit Bad, drei Gästezimmer für sechs Personen und eine mit allem Komfort der Neuzeit eingerichtete Küche, der ein elektrisch gekühlter, großer Proviantraum beigegeben ist. Die Takelage vermag eine Segelfläche von 400 Quadratmetern aufzunehmen, während bei Windstille der Antrieb durch einen Hilfsmotor erfolgt, für den Betriebsstoff für 12 000 Seemeilen mitgenommen werden kann.

Matrose Schmidt als „Frau" Luckner.

Die größte Sehenswürdigkeit des Seglers, der trotz der neuzeitlichen Einrichtung gegenüber den im regelmäßigen Schiffsverkehr eingesetzten Ozeanriesen wie eine Nußschale anmutet, bildet jedoch das „Piratenzimmer", in dem Graf Luckner Beutestücke aus dem Weltkrieg und andere Andenken an seine „Freibeuterzeit" aufzubewahren gedenkt. Sicherlich wird man dort auch den „Piratenwimpel" finden, einen meterlangen, schmalen Tuchstreifen mit weißem Totenkopf in rotem Felde, der einst von der Mastspitze des „Seeadlers" flatterte; das Kajütenbild, auf dem der Matrose Schmidt mit weißem Fähnchen und blonder Perücke als Graf Luckners „Frau" verkleidet dargestellt ist — der „Seeteufel" selbst mimte damals beim Durchbrechen der Blockade dem Feind gegenüber einen alten norwegischen Kapitän — und das Telegramm, in welchem dem kreuzvergnügt die Wellen pflügenden Kaperschiff von den Engländern sein eigener Untergang mitgeteilt wurde.

Der salzige Atem des Meeres weht durch das einzigartige Schiffsmuseum, in dem Flaggen und Anker, Photos und vergilbte Dokumente, Tagebücher und Briefe deutschen Wagemut und Seemannsgeist bezeugen, die einst die ganze Welt in ihrem Bann hielten. Natürlich führt der neue „Seeteufel" auch alle Einrichtungen für Funkentelegraphie an Bord, um sich unterwegs mit anderen Schiffen „unterhalten" und im Notfall Hilfe herbeirufen zu können.

Graf Luckner wird zunächst nach Brasilien und Argentinien fahren. Später sollen auch Australien, Ostasien und Nordamerika besucht werden, wo der ehemalige „Freibeuter" ein freudiges Wiedersehen mit früheren Gegnern feiern wird. In der Südsee will der „Seeteufel" sogar filmen und hofft, hierbei besonders interessante Unterwasseraufnahmen zu erzielen, die der Weltumsegelung auch wissenschaftliche Bedeutung verleihen. Was dort in den paradiesischen Gewässern kreucht und fleucht, soll auf den Bildstreifen gebannt werden und die Meeresforschung um wertvolle Neuerkenntnisse bereichern.

Bisher ist Graf Luckner bereits von nicht weniger als 18 Staatsoberhäuptern eingeladen worden, auf seiner großen Reise bei ihnen Aufenthalt zu nehmen — ein neuer Beweis seiner ungeheuren Popularität in aller Welt. Wohin der jetzt 5[illegible]jährige, ruhelose Feuergeist auch kommen wird, in der Südsee wie auf Neuseeland ist noch die Erinnerung an das Draufgängertum und den ritterlichen Geist des „Seeadler"-Kommandanten und seiner ihm auf Leben und Tod ergebenen Mannschaft lebendig, deren Heldentaten längst in die Sagenwelt der Eingeborenen eingegangen sind. Und wer mit dem „Freibeuter" des Weltkrieges nicht mehr zu tun hatte, kennt wenigstens den „Gesandten der Mütter und Kinder", als der Graf Luckner in der Nachkriegszeit in den Vereinigten Staaten wertvolle Aufklärungsarbeit für Deutschland leistete.

„Seeteufel" in 17 Sprachen.

Doch nicht nur als Redner, sondern auch als federgewandter Propagandist ist der „Seeteufel" bekanntlich für sein Vaterland erfolgreich an die Öffentlichkeit getreten. Sein im Jahre 1921 erschienenes weltbekanntes Abenteurerbuch aus dem Weltkrieg, dem er seine Kaperfahrten schildert, ist bis jetzt in nicht weniger als 17 Sprachen übersetzt worden und wird in der Londoner City ebenso gelesen wie auf hoher See, in der nordamerikanischen Prärie, im chinesischen Teehaus oder afrikanischen Busch.

Unvergessen bleibt Graf Luckners „Piratenfahrt" von 30 000 Seemeilen in 224 Tagen, wobei 14 gegnerische Schiffe auf der Strecke blieben und Tausende von Tonnen für Deutschlands Feinde bestimmtes Kriegsmaterial versenkt wurden. Als dann der „Seeadler" nach erfolgreichem Seekrieg auf eigene Faust an der Südsee-Insel Mopelia strandete, schlug sich der „Seeteufel" — so tauften ihn die Gegner — mit wenigen Getreuen über 2300 Seemeilen im offenen Boot zu den Fidschi-Inseln durch, geriet dort bekanntlich in Gefangenschaft, wanderte durch englische Zuchthäuser und Gefängnisse und fand erst im Juli 1919 in die Heimat zurück.

Wie damals alle Welt voll Bewunderung und Hochachtung zu dem Seehelden aufblickte, so wird Graf Luckner auch diesmal auf seiner Erdumsegelung Deutschland hoffentlich viele neue Freunde gewinnen und noch bestehende Vorurteile beseitigen.

J. M.